Die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten in den eingegliederten Ostgebieten des Deutschen Reiches

BAND 3

OTTO DRÖSCHER

DIE WEICHSEL

HERMANN THOMSEN

DANZIG ALS HANDELS- UND WIRTSCHAFTS-PLATZ

VOLK UND REICH VERLAG BERLIN

Die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten in den eingegliederten Ostgebieten des Deutschen Reiches

Im Auftrage der Haupttreuhandstelle Ost
und des Reichsführers SS, Reichskommissar für die Festigung deutschen
Volkstums, herausgegeben von Dr. Walter Geisler, o. Professor
der Geographie an der Reichsuniversität Posen

Band 3

1941

Volk und Reich Verlag Berlin

Die Weichsel

von

Otto Dröscher

Danzig als Handels- und Wirtschaftsplatz

von

Hermann Thomsen

1941

Volk und Reich Verlag Berlin

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort von Reichsstatthalter und Gauleiter Forster 7

Vorwort des Herausgebers 9

Zur Einführung 11

Die Weichsel. Die Lebensader des deutschen Ostens. Von Oberregierungsrat Otto Dröscher 13

Danzig als Handels- und Wirtschaftsplatz. Von Hafenoberverwaltungsrat Dr. Hermann Thomsen 29

Die Bildvorlagen stellten zur Verfügung: Bogner, Posen: S. 22 unten; Chill, Berlin: S. 21 oben; Landesfremdenverkehrsverband Danzig-Westpreußen: S. 19 oben (Zocher), 19 unten (Kramer), 20 oben (Hallensleben), 20 unten (Zocher); Volk und Reich Archiv, Berlin: S. 21 unten; Zeymer, Potsdam: S. 22 oben

Durch die geschichtliche Leistung des Führers und seine großdeutsche Wehrmacht ist nach der Zertrümmerung des polnischen Staates die Einheit des urdeutschen Westpreußenlandes und der Landschaft des Unterweichsellaufes wieder hergestellt. Der neue Reichs- und Ostgau Danzig-Westpreußen umfaßt das Kernland des deutschen Ritterordens. Seine Burgen und Bauten beherrschen mit dem gewaltigen Weichselstrom die Landschaft. In diesem alten deutschen Kulturraum stehen heute große Aufgaben vor uns. Wenn es auch schon in verhältnismäßig kurzer Zeit gelungen ist, viele Erscheinungen polnischer Unkultur zu beseitigen, so ist doch eine endgültige Erschließung des Landes und damit ein blühender Aufbau erst dann möglich, wenn genügend deutsche Menschen hier sind, um in allen Berufen die deutsche Leistung zur Geltung zu bringen und durchzusetzen. Aufstrebenden und aktiven deutschen Menschen bietet dieser neue Osten große Möglichkeiten zur Entfaltung.

Dank der genialen Politik des Führers ist es uns heute möglich, ein für allemal die entscheidenden Aufgaben des deutschen Ostens zu lösen. Dazu brauchen wir den Einsatz vieler deutscher Menschen, die die große Verpflichtung, einen starken deutschen Osten zu schaffen, erkennen. Ich bin überzeugt, daß gerade diese Schriftenreihe, deren Erscheinen ich auf das herzlichste begrüße, mit dazu beitragen wird, Interesse und Verständnis für diese Ostaufgabe zu wecken und viele Deutsche hierherzuführen.

Danzig, den 25. Januar 1941

gez. Albert Forster

Gauleiter und Reichsstatthalter
im Reichsgau Danzig-Westpreußen

Vorwort des Herausgebers

Als seitens der Haupttreuhandstelle Ost, Berlin, und des Reichskommissars für die Festigung deutschen Volkstums die Aufforderung an mich erging, eine Schriftenreihe über die Entwicklungsmöglichkeiten in den eingegliederten Ostgebieten herauszugeben und den einführenden Band zu schreiben, habe ich diese Aufgabe mit besonderem Eifer in Angriff genommen. Ich danke Herrn Bürgermeister Dr. Winkler und SS-Brigadeführer Greifelt für das mir bewiesene Vertrauen. Durch meine vielfache Beschäftigung mit den Problemen des deutschen Ostens, die in die Zeit des Weltkrieges zurückreicht, glaube ich in der Lage zu sein, die mir gestellte Aufgabe zu erfüllen.

Die Anlage vorliegender Schriftenreihe lag auch dem Umfang nach von vornherein fest. Außer einem einführenden Heft über den Gesamtraum sollen die anderen elf Hefte der Reihe die einzelnen politischen Räume des eingegliederten Ostgebietes behandeln. Das nächste Heft gibt Auskunft über Entwicklungsmöglichkeiten des in erster Linie bäuerlich orientierten Regierungsbezirkes Zichenau, ferner ist ein Heft der See- und Binnenschiffahrt von Danzig-Gotenhafen und der Weichsel gewidmet. Die übrigen neun Hefte sind zu je drei Heften dem Reichsgau Danzig-Westpreußen, dem Reichsgau Wartheland und dem Regierungsbezirk Kattowitz der Provinz Oberschlesien gewidmet und behandeln Bauerntum und Landwirtschaft, ferner das Handwerk sowie Industrie und Handel.

Die Herren Mitarbeiter, denen ich auch an dieser Stelle für die aufopferungsvolle Arbeit von Herzen danke, haben in der Abfassung ihrer Hefte völlig freie Hand gehabt. Es sollte jeder aus seiner eigenen Erfahrung heraus — und jeder ist mit den Aufgaben des deutschen Ostens schon lange und eingehend vertraut — zu den Fragen des Aufbaues und namentlich der Ansetzung deutscher Menschen, seien es nun Bauern, Handwerker oder Kaufleute, Gefolgschaftsmitglieder oder Unternehmer, Stellung nehmen und diese so darstellen, daß sich der Volksgenosse eine möglichst klare und anschauliche Vorstellung von dem Lande im deutschen Osten machen kann.

Durch diese freie Gestaltung der einzelnen Beiträge mag die Einheitlichkeit der Darstellung der Reihe als Ganzes zurückgetreten sein, wir haben aber als wertvollen Ersatz die lebensvolle Stellungnahme der einzelnen Verfasser eingetauscht, und damit ist eine große Ursprünglichkeit der Beiträge erreicht worden, durch die das Dargebotene zweifellos an Überzeugungstreue gewonnen hat.

Selbstverständlich ist jeder der Verfasser mit großem Idealismus an seine Aufgabe herangetreten, was sich je nach dem Temperament verschieden auswirkt, immer aber ist der klare Blick zu erkennen, der die Dinge so sieht, wie sie wirklich sind. Der Leser kann also nicht tönende Worte erwarten, die ihn im Augenblick hinreißen können, die aber nicht geeignet sind, einen ernsthaften Bewerber treu zu beraten und ihn zu dem festen Entschluß zu führen, sich im Osten anzusiedeln. Es ist jegliche Übertreibung in irgendeiner Richtung strengstens vermieden worden.

Die einzelnen Hefte der Reihe sollen den Volksgenossen über die Lage und über die Aussichten der Ansiedlung für die verschiedenen Berufsgattungen im allgemeinen unterrichten. Wenn er sich entschlossen hat, nach dem Osten zu gehen, dann muß er sich an die zuständigen amtlichen Stellen wenden, die ihm den Weg zu den staatlichen und parteiamtlichen Stellen weisen. Dort wird er dann über alles das unterrichtet werden, was für seinen besonderen Fall zu wissen notwendig ist.

Die Schriftenreihe wird dem deutschen Volksgenossen in die Hand gegeben, damit er sich von den besonderen Verhältnissen des deutschen Ostens eine Vorstellung machen und sich die Frage vorlegen kann, ob auch er nicht gut daran tut, für sich und seine Nachkommen im deutschen Osten eine neue Heimat zu gründen.

Walter Geisler

Zur Einführung

Durch die Vernichtung des durch den Vertrag von Versailles begründeten polnischen Staates ist endlich die Einheit des Wirtschaftsraumes der Weichsel unter deutscher Führung hergestellt, die allein eine segensreiche Auswertung des Stromes als einer vollwertigen Binnenwasserstraße ermöglicht. Es bedarf noch unerhörter Leistungen, bis die Weichsel in ihrem ganzen Lauf vom oberschlesischen Industriebezirk über Krakau und Warschau zum bisher allein geregelten Stromstück der unteren Weichsel von Thorn bis zum Delta und zum prächtigen Mündungshafen Danzig ein Kulturstrom geworden ist.

Allein durch diese gewaltige Aufgabe fallen dem Osten geradezu unerschöpfliche Arbeitsleistungen zu. Sie werden dazu beitragen, die wasserwirtschaftlichen Grundlagen für das Gedeihen des deutschen Ostens zu liefern, handelt es sich doch nicht nur darum, Schädigungen durch Hochwasser zu vermeiden, sondern auch wertvollstes Acker- und Wiesenland zu erschließen und für die Wirtschaft überhaupt, namentlich für die Industrie, das notwendige Wasser zu jeder Jahreszeit zur Verfügung zu stellen und überdies das Wasser zur Gewinnung von Kraft auszunutzen. Die Regelung des Wasserhaushaltes ist letzten Endes überhaupt eine Lebensfrage für den gesamten deutschen Ostraum, der mit seinen heißen Sommern und dem flachen Relief der Diluviallandschaft schwerwiegende Probleme der räumlichen und zeitlichen Verteilung der vorhandenen Wassermengen stellt.

Von all diesen Dingen soll in den folgenden Darstellungen nicht gesprochen werden. Wir wollen vielmehr aus berufenem Munde von Fachleuten und genauen Kennern des deutschen Ostens hören, daß der Einsatz deutscher Menschen auch auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt und der Seeschiffahrt unbedingt notwendig ist. Die Weichsel war durch die Mißwirtschaft des polnischen Staates als Verkehrsweg völlig ausgeschaltet worden, und zwar auch auf der Strecke, die durch den preußischen Staat in den Jahren 1879 bis 1892 planmäßig geregelt worden war, nämlich von Thorn bis zur Mündung. Die vorbildlichen Strombauten waren in den zwei Jahrzehnten polnischer Herrschaft verkommen.

Um so eifriger waren die Polen bemüht gewesen, den Seehafen Gdingen mit fremdem Gelde auszubauen, nur um Danzig zu schädigen, das ihnen nicht als Teil ihres Staatsgebiets zuerkannt worden war. Man kann sich nicht wundern, daß Handel und Verkehr nicht gedeihen konnten, wenn sich widersprechende Maßnahmen, wie die Vernachlässigung der natürlichen Binnenwasserstraße der Weichsel und der Ausbau eines nicht an der Mündung dieses Stromes liegenden

Hafens in Konkurrenz zu einem vorhandenen, ausgezeichnet ausgebauten großen Hafens an der Mündung des Stromes, von Eigensinn und verbohrtem Haß diktiert, durchgeführt wurden, Maßnahmen, die allein schon genügt hätten, den Wirtschaftsorganismus des damaligen polnischen Staates zu zerrütten. Es gilt jetzt, diese Schäden und die schweren Unterlassungssünden, wie sie in der Vernachlässigung der Regelung der Weichsel liegen, wieder gut zu machen. Schon jetzt wird mit dem Ausbau der Weichsel und der Anlage von Binnenhäfen begonnen, und wir bedürfen sowohl tatkräftiger Unternehmer wie Gefolgschaftsmitglieder, um den Verkehr auf der Weichsel wieder in Gang zu bringen. Es versteht sich von selbst, daß alle die zu lösenden Probleme unter dem einheitlichen Gesichtspunkte des Aufbaues des deutschen Ostens überhaupt gesehen werden, und wir werden daher von vornherein den Ausbau der Binnenwasserstraßen der Weichsel in Beziehung setzen zu den Aufgaben, die durch den Seehafen an ihrer Mündung gegeben sind.

Aus diesen Gründen sollen in vorliegendem Bande die Entwicklungsmöglichkeiten der Binnenschiffahrt auf der Weichsel vom Austritt aus dem Raume des Generalgouvernements bis zur Mündung und des Seehafens Danzig/Gotenhafen kurz erörtert werden. Das Wort hat zunächst Oberregierungsrat Dröscher in der Wasserstraßendirektion Danzig, der über die Weichsel als Lebensader des deutschen Ostens handeln wird, und wir schließen ab mit den Ausführungen von Hafenoberverwaltungsrat Dr. Thomsen über Danzig als Handels- und Wirtschaftsplatz.

Der Herausgeber

Die Weichsel

Die Lebensader des deutschen Ostens

Von Oberregierungsrat Otto Dröscher

Unter allen deutschen Strömen nehmen zwei eine besonders geartete und hervorragende Stellung ein, im Westen der deutsche Schicksalsstrom der Rhein, im Osten des Reiches die Weichsel. Beide Ströme wurden Schicksalsströme im Laufe der mehrtausendjährigen alten deutschen Geschichte; der eine als viel umkämpfter Strom zur Zeit der Römer und in den folgenden Jahrhunderten im Kampf gegen den unversöhnlichen, haßerfüllten westlichen Nachbarn; der andere durch viele Jahrhunderte hindurch als deutsches Bollwerk gegenüber dem eindringenden Slawentum. Wie Gräberfunde bezeugen können, haben schon 1000 Jahre vor der Zeitwende Germanen das Oststromtal erreicht, Rugier und Burgunder fanden ihren Weg nach dem Osten, Ostgoten setzten sich um die Zeitwende an der Mündung des Weichselstromes fest, und später finden auch die Wikinger ihren Weg ins Weichselland. In der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts wird das Kloster Oliva gegründet, und bald darauf entsteht die erste größere deutsche Siedlung an der Mündung des Flusses, die deutsche Stadt Danzig. Zum Schutze gegen slawische Überfremdung wurden in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts die deutschen Ordensritter ins Weichselland gerufen und mit ihrem Erscheinen und durch ihre Tatkraft ein neuer Zeitabschnitt der deutschen Geschichte in diesem Stromtal eingeleitet. Zahlreiche neue Städte unter dem Schutze wehrhafter Burgen entstehen, Thorn, Kulm, Graudenz, Elbing und viele mehr, unter allen geht aber Danzig in folgenden Jahrhunderten einer Blütezeit von ungeahnter Größe entgegen. In ihrer kulturellen und wirtschaftlichen Bedeutung muß dieser Stadt für einen langen Zeitraum das Recht der Führung unter allen deutschen Städten des Weichselstromes zugestanden werden. Selbst nach dem Zerfall des deutschen Ritterordens und der in der Folge beginnenden Machtentfaltung des Polentums weiß sich diese Stadt zu behaupten.

Unter der Herrschaft der Polen gerieten jedoch innerhalb des deutschen Weichsellandes die kulturellen und wirtschaftlichen Errungenschaften mehr und mehr in Verfall. Land und Forsten entbehren jeglicher Pflege und Fürsorge, die Städte entvölkern sich, die wesentliche Verkehrsader, die Weichsel, verliert ihre große Bedeutung. Erst mit dem Erstarken des Preußenreiches und mit dem Wirken Friedrichs des Großen tritt eine Wandlung ein. Das Weichselgebiet in seinem Unterlauf von Thorn bis zur Mündung des Stromes geht einer neuen Entwicklung entgegen. Es ist ein schwieriges Erbe, welches übernommen werden

muß, polnische Wirtschaft hat das Aufbauwerk deutschen Geistes und deutscher Kraft zunichte gemacht.

Westpreußen und Posen entstehen, und nach Beendigung der napoleonischen Kriege gewinnt dieses Land im Laufe des Jahrhunderts neue Blüte und der Strom erneute Bedeutung als Lebensader dieser Landgebiete.

Doch nur in ihrem Unterlauf durchfließt die Weichsel deutsche Lande und untersteht deutscher Obhut und Fürsorge. Von seiner Mündung am Nordfuß der Beskiden durchfließt der Strom in diesem politischen Zeitabschnitt verschiedene Lande. In seinem Oberlaufe zunächst österreichische Lande einschließlich Galizien, um nach Einmündung des San bei Sandomierz polnisches bzw. russisches Gebiet zu durchfließen, um etwa 15 km oberhalb Thorn deutsches, westpreußisches Gebiet zu erreichen. Diese politische Zerteilung des Stromes war die Ursache, daß es im Laufe des vergangenen Jahrhunderts nicht möglich war, einen einheitlichen Ausbau des Flußlaufes durchzuführen, wie ein solcher wegen der verkehrswirtschaftlichen Bedeutung notwendig gewesen wäre. Eine Regulierung des Stromes und seiner z. T. wilden Zuflüsse im Oberlauf innerhalb des österreichischen Gebietes wäre zwecklos gewesen, wenn nicht zugleich eine Regulierung des mittleren Laufes eingetreten wäre. So mußte sich die damalige preußische Regierung darauf beschränken, im Rahmen des technisch Möglichen eine Regulierung des unteren Laufes vorzunehmen, welche Arbeiten in wasser- und verkehrswirtschaftlicher Beziehung ihre Früchte getragen haben.

Nachdem, infolge des Friedensdiktates von Versailles, der Strom bis zu seinem Einfluß in das Gebiet der ehemaligen Freien Stadt Danzig in seinem ganzen Lauf politisch zum Gebiet der neu errichteten Republik Polen einbezogen wurde, hätte man annehmen können, daß diese größte und wichtigste Verkehrsader des damaligen polnischen Reiches die größte Aufmerksamkeit seiner Machthaber gefunden hätte. Kurzsichtigkeit, Anmaßung in Verbindung mit dem Anspruch auf Seemacht und Seegeltung, Haß gegen die deutsche Bevölkerung an der Mündung des Stromes, gegen das deutsche Danzig, vermochten nicht bei den herrschenden Kreisen dieses Zeitstaates die verkehrswirtschaftliche Bedeutung zur Erkenntnis zu bringen. In seiner Verständnislosigkeit, gepaart mit dem Haß gegen das deutsche Danzig, hat Polen es unterlassen, in diesem Zeitabschnitt von 20 Jahren nicht nur den Ausbau seines bedeutsamsten Stromes durchzuführen, sondern sogar die bestehenden Uferbauten, vor allem in den ehemaligen preußischen Gebieten, zu vernachlässigen und verfallen zu lassen.

Wie bei der Gegenüberstellung der beiden deutschen Ströme Rhein und Weichsel in geschichtlicher und politischer Beziehung im Laufe der Zeiten eine fast gleichartige Bedeutung zuzumessen ist, so zeigt ein Vergleich in verkehrstechnischer und verkehrswirtschaftlicher Hinsicht große Gegensätze. Im Westen mit dem Aufblühen deutschen Geistes und deutscher Kultur ein fortschreitender Ausbau des Stromes und im Zusammenwirken mit der ausgreifenden Technik das Aufblühen und die Fortentwicklung der Flußschiffahrt. Dieses in einem solch bedeutsamen Ausmaße, daß dieser Strom den größten Schiffsverkehr des Reiches vermittelt und in seinen Häfen sich ein Umschlag von Gütern vollzieht, der zu

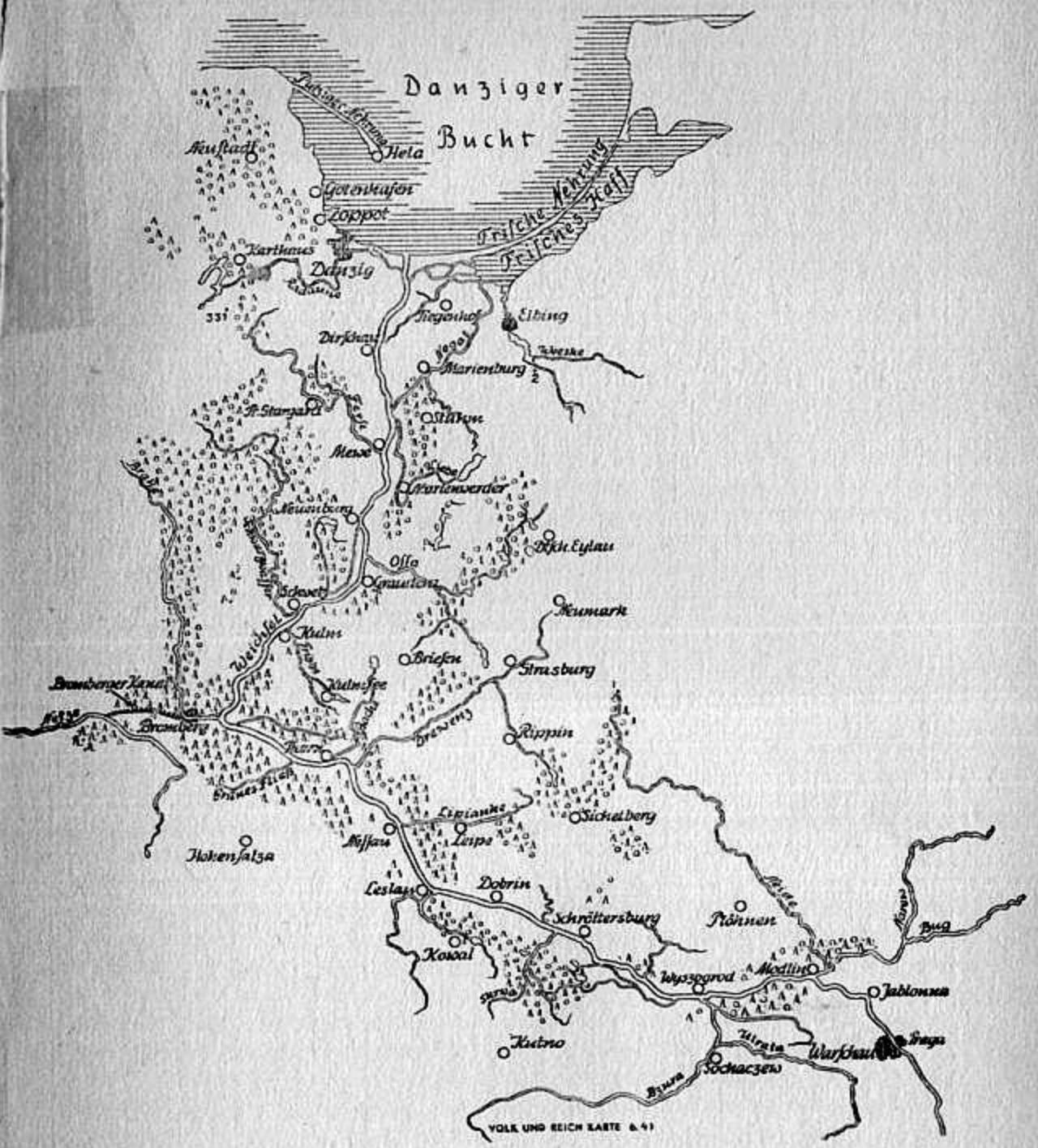
VOLK UND REICH KARTE

den größten der Welt zu rechnen ist. Anders im Osten, die Weichsel. Jahrhundertelang politisch unterteilt, hat sie nur in verhältnismäßig kurzen Zeiträumen und nur in ihrem Unterlauf eine gewisse Pflege und Fürsorge erfahren können, kein Wunder, daß Handel und Wandel, Schiffahrt und Umschlag sich nur in bescheidenem und sogar unzulänglichem Maße entwickeln konnten.

Bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts wickelte sich der Weichselverkehr in recht primitiver Form ab. Der Güterverkehr zu Berg war nur gering, dagegen hatte der Talverkehr bereits eine gewisse Bedeutung. Erhebliche Mengen von Holz wurden aus den russischen Wäldern zu Tal geflößt und große Mengen von Getreide wurden durch Segelkähne zu den Abladeplätzen am Unterlauf des Stromes befördert. Naturgemäß nahmen solche Reisen bei dem schlechten Zustand des Stromes sehr lange Zeit in Anspruch. Häufig waren diese Fahrzeuge mehrere Wochen unterwegs, um segelnd ihr Ziel zu erreichen. Erst in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts erfuhr dieser Schiffsverkehr eine teilweise Wandlung, insofern als durch die Initiative von privaten Unternehmern Schleppdampfer in den Dienst des Verkehrs gestellt wurden, welche vornehmlich dazu dienen sollten, die Leerkähne stromaufwärts zu schleppen, um den Umlauf an Kahnraum zu beschleunigen. Im Laufe der Jahre entstanden weitere deutsche Schiffahrtsunternehmungen, die einen großen Aufschwung nahmen und in der Verkehrswirtschaft sich eine bedeutende Stellung eroberten. Daneben bildeten sich in Warschau russisch-polnische Unternehmungen, die ihrerseits bestrebt waren, den Verkehr an sich zu ziehen und den deutschen Firmen Abbruch zu tun, mit dem Ziel einer gänzlichen Ausschaltung. In gleichem Zeitraum dehnte sich auch die Partikulierschiffahrt aus, die zum größten Teil ihre Verkehrsbasis in dem westpreußischen Gebiet suchte, zum andern sich auf polnisch-russische Gebiete stützte. Neben dem Güterverkehr entwickelte sich auch ein reger Fahrgastbetrieb, der jedoch vornehmlich sich auf der mittleren und oberen Weichsel entwickelte und in der Hauptsache von polnisch-russischen Firmen betrieben wurde. Die Notwendigkeit und damit die verkehrswirtschaftliche Rentabilität ergab sich aus dem großen Mangel anderer Verkehrsmittel, vor allem der Eisenbahn, während innerhalb der deutschen Gebiete ein verhältnismäßig gut ausgebautes Verkehrsnetz vorhanden war.

Mit Ausbruch des Weltkrieges kam der Schiffsverkehr zunächst zum Stillstand. Soweit greifbar, beschlagnahmten die Russen sämtliche Fahrzeuge und ließen sie stromauf schwimmen, um den größten Teil bei weiterem Vorrücken der deutschen Truppen im Jahre 1915 zu sprengen oder zu versenken. Zum Teil konnten diese Fahrzeuge wieder gehoben und instandgesetzt werden. Unter straffer Führung nahm der Gesamtverkehr in den letzten Kriegsjahren außerordentlich zu, sowohl der Güter- als auch der Fahrgastverkehr, so daß man sich genötigt sah, aus anderen Stromgebieten zusätzlichen Schiffsraum heranzuholen.

Nach Abschluß des Weltkrieges und Aufrichtung der deutsch-polnischen Grenze gelangte das gesamte Weichselgebiet mit Ausnahme seines Unterlaufes innerhalb der Grenzen der Freien Stadt Danzig in polnischen Besitz. Den Polen wurde ein wohlgeordneter Schiffahrtsverkehr hinterlassen, sie verstanden es aber

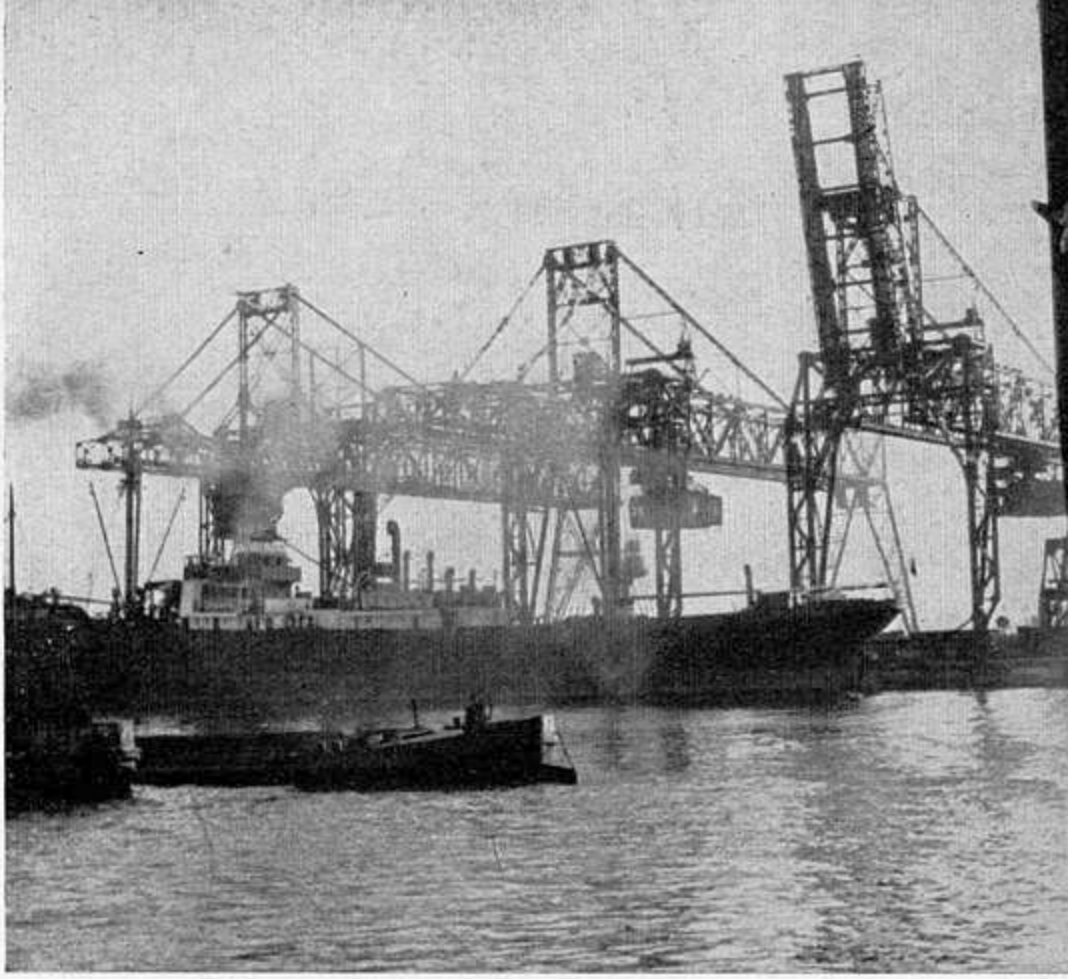


VOLK UND REICH KARTE B 41

nicht, diesen Schiffahrtsverkehr zu erhalten, geschweige denn weiterhin auszubauen. Die deutschen Unternehmungen wurden poloniſiert oder aus dem Weichſelverkehr ausgeſchaltet. Die Partikulierſchiffer, jeglicher Stütze beraubt, wurden zum Spielball im Konkurrenzkampf zwiſchen polniſchen und jüdiſchen Schiffahrtsunternehmungen. Sie erhielten nicht die für die Erhaltung und den etwaigen Neubau von Kähnen notwendigen Frachtſätze und wurden in jeglicher Beziehung ausgenutzt. Die Unternehmungen, deren Leiter mehr auf die perſönliche Bereicherung als auf die Erhaltung und den Ausbau bedacht waren, ließen ihren Schiffspark veralten und gerieten mehr und mehr in Schulden. Der Verkehr wickelte ſich lediglich auf der Weichſel ſelbſt ab und fand ſeine Grenzen in der politiſchen Grenzziehung. Nach dem Weſten, durch den Bromberger Kanal kam der Schiffahrtsverkehr völlig zum Erliegen. Der Verkehr nach dem Oſten wurde durch die Zollgrenzen ſehr erſchwert und ſtark eingeengt. So nimmt es nicht Wunder, daß nach der Rückkehr des Stromgebietes in das Deutſche Reich die Verkehrsmittel durchweg in einem ſchlechten und veralteten Zuſtand ſich befanden und in keiner Weiſe neuzeitlichen Anforderungen gerecht werden konnten.

Während dieſer Zeit der polniſchen Beherrſchung des Weichſelſtromes hatte die deutſch-Danziger Binnenſchiffahrt einen beſonders ſchweren Stand. Wenngleich auch, fußend auf dem Verſailler Friedensdiktat, durch den Pariſer Vertrag und das Warſchauer Abkommen eine Gleichberechtigung bei der Ausübung der Schiffahrt für die Danziger und polniſchen Schiffahrttreibenden anerkannt worden war, ſo war das Polentum unausgeſetzt beſtrebt, durch wirtſchaftliche und ſteuertechniſche Schikanen die Danziger Binnenſchiffahrt zu benachteiligen, um ſie endgültig aus dem Weichſelraum auszuſchalten. Hand in Hand mit dieſen Beſtrebungen lagen die Bemühungen auch innerhalb des Gebietes der Freien Stadt Danzig, ſchiffahrtsmäßig das Übergewicht zu erlangen, um den inneren und Hafenverkehr völlig zu beherrſchen. Dieſe Verſuche und Beſtrebungen konnten wegen des Widerſtandes der deutſchen Binnenſchiffer und Reedereien keinen Erfolg erringen. Mit dem Erlaß der „Verordnung zur Bekämpfung der Notlage der Binnenſchiffahrt“ im Reich wurde der organiſche Aufbau analog auch im Gebiet der Freien Stadt Danzig begonnen und durch Verordnung ein Schiffahrtbetriebsverband gegründet, welcher alle Binnenſchiffahrttreibenden — Reedereien, ſowie auch Einzelſchiffer — in einem feſten Block zuſammenſchloß. Während im Reich dieſer Organiſation lediglich wirtſchaftliche Bedeutung zugemeſſen werden konnte, entwickelte ſie ſich im Weichſelgebiet zu einem Inſtrument von wirtſchaftspolitiſcher Bedeutung. Im Rahmen dieſer Verordnung war die Möglichkeit gegeben, auch polniſche Binnenſchiffer in dieſen Verband aufzunehmen. Es muß jedoch mit Bedauern feſtgeſtellt werden, daß von dieſer Möglichkeit von keinem polniſchen Schiffer, auch von denen der ſogenannten Zwiſchenſchicht, im Laufe der vergangenen Jahre Gebrauch gemacht worden iſt. Nun nach der vollkommenen politiſchen Wandlung meldet ſich eine große Anzahl Schiffer unter Beteuerung ihrer deutſchen Einſtellung zum Zweck der Erhaltung des deutſchen Volkstumsausweiſes. Wie ſehr dieſer geſetzliche Zuſammenſchluß den Beſtrebungen der Polen zuwiderlief, geht daraus hervor, daß von Seiten

Im Danziger Hafen



Danzig. Holzverladung auf der Toten Weichsel

Danzig. Speicher an der Mottlau

Weichsel-kähne

Holzflößerei auf der Weichsel

Bromberg. Kornspeicher Friedrichs des Großen an der Brahe

Weichselfähre bei Mewe, im Hintergrund die Ordensburg

Die Weichsel bei Leslau

der polnischen Regierung immer wieder versucht wurde, die Zurückziehung der Verordnung und damit die Aufhebung dieses Verbandes zu erreichen.

Um der Überfremdung polnischen Schiffsraums innerhalb des Danziger Gebietes vorzubeugen, wurde der Verkauf und die Registrierung von Binnenschiffen dem Genehmigungszwang unterstellt.

In ähnlicher Weise, vielleicht in einem viel größeren Umfange als im Weltkrieg, wurde der Schiffahrtsverkehr im Polenfeldzuge 1939 unterbrochen und zum Erliegen gebracht. Trotz der geringen Zeitdauer dieses Feldzuges war die gesamte Verkehrswirtschaft lahmgelegt und desorganisiert. Fast sämtliche Brücken mit Ausnahme der Warschauer Brücken waren gesprengt und sperrten das Fahrwasser. Eine große Anzahl von Fahrzeugen gesprengt und versenkt, eine weitere Zahl von Schiffen durch Artilleriefeuer oder Fliegerbomben stark beschädigt oder ausgebrannt. Hier und da fanden sich herrenlose Kähne, deren Eigentümer geflüchtet, wieder andere Kähne, deren Ladung ganz oder teilweise ausgeplündert war.

Bereits im September wurde im Raume des Reichsgaues Danzig-Westpreußen begonnen, einigermaßen die Ordnung wieder herzustellen, doch erst etwa Mitte Oktober war es möglich, mit der Aufräumungs- und Erfassungsarbeit zu beginnen. Sämtliche polnischen Fahrzeuge wurden unter Beschlagnahme gestellt und in den Verkehr einbezogen. Versenkte Schiffe wurden gehoben und dank der unermüdlichen Tätigkeit der Pioniere und Brückenbaufirmen gelang es, auch nach kurzer Zeit Durchfahrtslücken durch die gesprengten Brücken zu schaffen. Bei der Kürze der Zeit war es jedoch nicht möglich, ganz und gar Ordnung zu schaffen, denn der früh einsetzende Winter unterbrach solche Arbeiten und legte den Verkehr still. Immerhin war es möglich gewesen, im Rahmen einer gesamten organisatorischen Erfassung von Warschau bis zur Flußmündung den Verkehr in Gang zu bringen, eine größere Anzahl versenkter Schiffe, z. T. mit wertvollen Kupferladungen, zu heben und die Gesamtregelung des Verkehrs in deutsche Hände zu legen. Dank der organischen Aufbauarbeit innerhalb des Freistaatgebietes konnte die Organisation in den ersten Monaten nicht nur im Reichsgau Danzig-Westpreußen, sondern im gesamten Stromlauf innerhalb der eingegliederten Gebiete durchgeführt werden. Darüber hinaus wurde durch Einsetzung eines besonderen Schiffahrtsbeauftragten die gemeinsame Verkehrsregelung mit dem Generalgouvernement sichergestellt.

Während im Anfang die Erfassung und vorläufige Beschlagnahme fast einheitlich von einer Stelle durchgeführt wurde, war es notwendig, auch die vermögensrechtliche Verwaltung des beschlagnahmten polnischen Schiffsraumes einheitlich zu regeln, um zu verhindern, daß diese Vermögensobjekte von mehreren Stellen in Verwaltung genommen würden.

Diese Notwendigkeit ergab sich allein schon aus dem Grunde, als bei den beschlagnahmten Fahrzeugen die Zugehörigkeit zu den einzelnen Reichsgauen bzw. Generalgouvernement nicht feststand und auch heute z. T. noch keine Klärung gefunden hat. Zurückzuführen ist dieses im wesentlichen auf die uneinheitliche Regelung in Bezug auf die Registrierung von Binnenschiffen innerhalb des

polnischen Reiches. Durch die Einsetzung eines besonderen kommissarischen Verwalters für die Binnenschiffahrt des gesamten Stromgebietes durch die Haupttreuhandstelle Ost, Berlin, wurde die einheitliche vermögensrechtliche Verwaltung erwirkt und in einer engen Zusammenarbeit mit dem neu verordneten „Schiffahrtbetriebsverband für die Weichsel" und seiner Unterorgane die gewerbliche Nutzung der beschlagnahmten Fahrzeuge sichergestellt. Durch diese Zusammenarbeit konnten nach und nach alle Fahrzeuge erfaßt und betreut werden sowie reparaturbedürftige Fahrzeuge den verschiedenen Werften zum Zwecke der Instandsetzung und Inbetriebnahme zugewiesen werden.

Ein neuer Zeitabschnitt hat für diesen durch Jahrhunderte hindurch vernachlässigten Strom und seine umstrittenen Gebiete begonnen. Deutscher Wille und deutsche Schaffenskraft können sich nun frei entfalten und dem Stiefkind aller deutschen Ströme die Fürsorge angedeihen lassen, die notwendig ist, um diesen Strom ebenbürtig an die Seite seiner Brüder und Schwestern zu stellen.

Nachdem vorerst die Grenzen gefallen, die verkehrshindernden Schranken beseitigt sind, kann sich der Verkehr frei gestalten und die Brücke bilden von West nach dem Osten, vom Norden nach den Süden.

Ungeheuer groß ist die Arbeit, die zu bewältigen ist. Viele Jahre werden nötig sein, Tausende von Arbeitskräften, um das große Werk des Aus- und Aufbaues zu vollenden. Heißt es doch zunächst, den Strom und seine Nebenflüsse in einen Zustand zu versetzen, der den Erfordernissen der Landeskultur und der Schiffahrt gerecht wird.

Im einzelnen auf die gewaltigen technischen Arbeiten des Ausbaues einzugehen, ist hier nicht gegeben. Der Ausbau soll in dem Umfange erfolgen, daß der Strom für 1000-Tons-Schiffe bei einer Tiefe von 2,30 m befahrbar ist. Im Zuge dieses Ausbaues hat der Ausbau und die Weiterführung verbindender Wasserstraßenläufe zu erfolgen, um die großen anliegenden Landgebiete dem Verkehr zu erschließen, denn die Verkehrswege versehen neben ihrer wirtschaftlichen Bedeutung eine große Mittlerrolle bei der Frage der Festigung deutschen Volkstums, um beschleunigend diese Gebiete politisch, kulturell und volkstumsmäßig mit dem Altreich zu verbinden. Unter derartigen verbindenden Wasserstraßen, die des Ausbaues bzw. der Weiterführung bedürfen, sind zu nennen die Verbindung des Oderstromgebietes mit dem Weichselgebiet über Netze und Bromberger Kanal, um auf diese Weise den Anschluß an die große Ost-Westachse des großdeutschen Wasserstraßennetzes im vollen Umfange zu erreichen. Ferner der Ausbau Warthe—Obere Netze, um die unmittelbare Verbindung zwischen großen Gebieten des Warthegaues mit dem Weichselgebiet zu schaffen. Weiterführung des Adolf-Hitler-Kanals bis an die Weichsel. Von großer Bedeutung in der Zukunft wird der Ausbau des Bug sein zwecks Herstellung eines Anschlusses bei Brest-Litowsk an das Wasserstraßennetz des russischen Reiches.

Mit der Durchführung der wasserbautechnischen Arbeiten mit dem Ziel, den Fluß zu einem Schiffahrtswege erster Ordnung zu gestalten, müssen aber in gleichem Zuge die Arbeiten in Angriff genommen werden, die bei dem zu

erwartenden Großverkehr auch die notwendigen Verkehrsmittel beschaffen. Wie bereits oben erwähnt, liegen die Verhältnisse in Bezug auf die Verkehrsmittel sehr im argen und können einen Vergleich mit denen anderer Stromgebiete nicht aushalten. Nicht nur, daß der vorhandene Schiffsraum veraltet ist, fehlt es auch an jeglicher Ausnutzung moderner technischer Mittel. Fahrzeuge mit eigener Triebkraft sind nur ungenügend vorhanden und sonst auch nur mit veralteten Maschinen und Kesselanlagen. Eine Motorisierung sowohl bei Schlepperfahrzeugen wie auch Kähnen fehlt fast vollkommen; desgleichen Spezialfahrzeuge wie beispielsweise Tankfahrzeuge. Eiserne Kähne sind nur wenige, in der Überzahl hölzerne Kähne; größere Kähne vom Breslauer Maß-Typ sind in der Minderzahl, dagegen Finow-Maß- und Saale-Maß-Kähne in überwiegender Anzahl vorhanden. So weist die zukünftige Entwicklung darauf hin, daß mit dem Ausbau des Stromnetzes ein gewaltiger Ausbau der Verkehrsmittel stattfinden muß. Bei dem hohen Alter der vorhandenen Verkehrsmittel können diese vorläufig nur als ein behelfsmäßiger Grundstock angesehen werden, zumal diese mit der Zeit den vorhandenen Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügen können. Bei dem vorhandenen Schiffsraum kann zur Zeit das Frachtaufkommen ohne weiteres bewältigt werden. Das Frachtaufkommen und das schiffahrtsmäßige Transportwesen mag innerhalb der polnischen Verkehrswirtschaft als ausreichend betrachtet worden sein, für die Zukunft muß es als völlig unzureichend angesehen werden. Mit Sicherheit ist anzunehmen, daß der Ost- und Westverkehr und umgekehrt einen besonderen Aufschwung in den kommenden Jahren erfahren wird, aber auch der Berg- und Talverkehr in der Nord-Südrichtung wird mit dem Ausbau der Wasserstraßen erhebliche Zunahme aufweisen. Hinzu kommt, daß im Rahmen der gesamten Aufbauarbeiten im deutschen Osten zur Entlastung der sonstigen Verkehrsmittel der Schiffsverkehr in starkem Maße herangezogen werden muß. Gerade in den Jahren des ersten Ausbaues der anliegenden Gaue und des Generalgouvernements wird ein überaus großer Bedarf an Verkehrsmitteln vorhanden sein. Der Ausbau des Straßennetzes, der Reichsautobahnen, des Eisenbahnnetzes und nicht zuletzt der Wasserstraßen selbst wird an das Verkehrswesen große Transportaufgaben stellen; daneben müssen die normalen Transporte ihre Abwicklung erfahren, und zwar auf dem Schiffahrtswege Getreide und Futtermittel, Baustoffe, Kohle, Zucker und Zuckerrüben und vieles mehr. So wird ersichtlich, daß mit den vorhandenen Mitteln die bevorstehenden Aufgaben nicht bewältigt werden können und daß es unumgänglich notwendig ist, mit dem Aufbau in den Ostgebieten gleichzeitig mit dem Aufbau der Schiffahrt zu beginnen. Ein erheblicher Zuwachs des Transportaufkommens wird mit Bestimmtheit eintreten, und es wird notwendig sein, die Verkehrsmittel in dem Umfange auszubauen, daß das Dreifache der bisherigen Transportwege bewältigt werden kann. Der Ausbau des Schiffsparks in diesem Umfange dürfte das Mindestmaß sein, welches für die kommenden Jahre als Bauprogramm aufzustellen wäre. Eine Abgabe von Schiffsraum aus den übrigen deutschen Stromgebieten wird nicht in Betracht kommen, da fast auf allen Stromgebieten bereits ein Mangel vorhanden ist.

Bei der Aufstellung eines Schiffbauprogramms sind nicht nur die Neubauten zu berücksichtigen, sondern es wird notwendig sein, auch die zahlreichen Fahrzeuge, die infolge des Krieges und durch die normale Abnutzung reparaturbedürftig geworden sind, wieder instandzusetzen. Inwieweit Flußschiffswerften des Altreichs in dieses Bauprogramm einzuschalten sind und in welchem Umfange solche Neubauten übernommen werden können, soll an dieser Stelle nicht näher behandelt werden. Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß die Lage der Schiffbauindustrie innerhalb des Weichselgebietes als trostlos angesprochen werden muß. Auf diesem Gebiet herrscht die gleiche Vernachlässigung und Verwahrlosung wie auf allen Gebieten des polnischen Wirtschaftslebens. Abgesehen von den Werftindustrien in Danzig, ist von einer solchen Industrie innerhalb des Weichselgebietes im modernen Sinne nichts zu finden. Wo noch Werften vorhanden sind, sind diese primitiv und in einem äußerst schlechten Zustand. Die einzige Werft, die zur Zeit einigermaßen, jedoch auch mit geringen Mitteln Schiffbauarbeiten ausführt, ist die Werft der Bromberger Schleppschiffahrtgesellschaft in Bromberg; ebendort noch zwei kleine Werften, die als polnisches Eigentum beschlagnahmt sind. Eine weitere Werft, ebenfalls beschlagnahmtes polnisches Eigentum, befindet sich in Brückendorf gegenüber Schröttersburg und arbeitet unter ganz primitiven Verhältnissen. Werkzeugmaschinen, Aufschleppanlagen sind nicht vorhanden. Eine bei Modlin vorhandene ehemalige polnische Marinewerft ist durch Fliegerbomben stark zerstört, und die noch erhaltenen Maschinen sind ausgebaut und abtransportiert worden. Im Generalgouvernement sind die Werftanlagen gleich unzureichend und primitiv.

Diese kurze Aufzählung vermittelt ein ungefähres Bild von der katastrophalen Lage dieses Industriezweiges. Der deutschen Werftindustrie eröffnet sich hier ein weites Feld der Tätigkeit mit der sicheren Aussicht, auf weite Zukunft hervorragenden Anteil am Aufbau des deutschen Ostens zu finden. Dabei wird es vorerst nicht so sehr darauf ankommen, mit allen Mitteln modernster Technik eine Großindustrie aufzuziehen, als vielmehr kleinere und mittlere Werftfilialen an den verschiedenen geeigneten Plätzen zu errichten bzw. vorhandene Plätze auszubauen.

So wie bei dem gesamtwirtschaftlichen Aufbau im deutschen Osten, bleibt auch bei dem verkehrs- und wasserwirtschaftlichen Aus- und Aufbau der Weichsel die Volkstumsfrage das beherrschende Problem. Ohne deutsche Führung, ohne deutsche Menschen — ob Arbeiter oder Beamter, Angestellter oder Handwerker — ist ein solcher Aufbau nicht möglich. Was für den allgemeinen, kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Aufbau notwendig ist, trifft in gleichem Maße für das Sondergebiet der Binnenschiffahrt und der damit verbundenen Industrie- und Handelszweige zu.

Aus der eingangs kurz geschilderten geschichtlichen Entwicklung des Weichselraumes ist zu ersehen, daß trotz dem unzweifelhaft deutschen Charakter innerhalb dieses Raumes die Volkstumsgrenzen stark verwischt sind. Dort, wo über ein Jahrhundert die deutsche Machtstellung in der Lage war, das eingedrungene Slawentum wieder zurückzudrängen und das verdrängte deutsche Volkstum zur

Geltung zu bringen, hat man dieses völkische Gebot nicht erkannt, zum mindesten nicht genügend beachtet. Im Gegensatz hierzu der Pole während seiner 20jährigen Herrschaft. Von dem Tage an, an welchem Polen die deutschen Gaue Posen und Westpreußen besetzte, begann der Ausrottungskampf gegen das Deutschtum, zum Schaden allerdings der polnischen Wirtschaft und nur verständlich vom Standpunkt ihres nationalen Kampfes.

Die Auswirkung dieser polnischen Gewaltmaßnahmen zeigte sich in einer fast völligen Vernichtung des Deutschtums in diesen Gebieten. Nur ein geringer Teil des deutschen Volkstums hat die Kraft aufgebracht, während dieses 20jährigen Ausrottungskampfes sich auf diesem gefährlichen Außenposten zu behaupten. Von diesen Kämpfern um das deutsche Volkstum fielen in den Septembertagen 1939 noch 58 000 Volksdeutsche der polnischen Mordgier zum Opfer. So ist es erklärlich, daß zahlenmäßig das deutsche Volkstum in den neuen Gauen nur gering und unzulänglich vertreten ist. Es ist demnach nicht in der Lage, aus sich heraus den Aufbau durchzusetzen. Wenngleich auch Baltendeutsche, zurückgewanderte deutsche Volksgenossen vom Bug und Narew, aus Bessarabien und anderen Gebieten angesiedelt werden, so wird auch diese Maßnahme nicht genügen, um die vollkommene Eindeutschung dieser Gebiete zu gewährleisten. Wohl hat bereits eine beachtliche Zuwanderung von Reichsdeutschen eingesetzt, dazu die Wehrmacht, doch ist der Zustrom deutscher Volkskraft nicht ausreichend, um das gewaltige Vacuum auszufüllen.

Wie in der Gesamtheit der gewerblichen Wirtschaft sind die Verhältnisse in der Binnenwirtschaft gelagert, man kann sogar wohl annehmen, daß die Lage in diesem Verkehrszweige noch wesentlich ungünstiger sich darstellt. Von dem gesamten Schiffspark des Weichselgebietes sind etwa nur 20 % in deutscher Hand, d. i. der Anteil des deutsch-Danziger Besitzes. Die restlichen 80 % sind polnisch. Von den über 400 beschlagnahmten polnischen Fahrzeugen wird der größte Teil, nämlich alle Kähne, noch ausnahmslos von ihren bisherigen polnischen Eigentümern als Schiffsführer geführt. Bei den Schleppdampfern ist z. T. für deutschen Ersatz gesorgt. Mit diesen polnischen Eignern oder Schiffsführern sind gleichzeitig auch polnische Besatzungen an Bord, da es unmöglich ist, deutsche Volksgenossen als Besatzungsmitglieder polnischen Schiffsführern unterzuordnen. Unter diesen fast 400 polnischen Schiffseignern wird eine gewisse Anzahl vorhanden sein, die den deutschen Volkstumsausweis erhalten werden. Soweit die Beurteilung bis jetzt ergeben hat, wird diese Zahl prozentual gering sein. Unter Berücksichtigung dieses Momentes muß erkannt werden, daß die Lösung dieser Aufgabe von besonderer und wesentlicher Bedeutung ist. Der Schiffer hat neben der Schiffsführung gleichzeitig die Pflichten und Aufgaben eines Frachtführers zu erfüllen. Hier muß nach deutscher Grundeinstellung Sorgsamkeit und Pflichttreue einsetzen. Daneben sind in weiterem Verkehr Schiffsführer und Besatzung, wie solches bereits erwähnt, Mittler deutschen Wesens. So ist es dringend erforderlich, deutsche Menschen in die Schiffahrt einzusetzen. Bei dem Mangel an deutschen Binnenschiffern wird die Lösung dieser Aufgabe auf große Schwierigkeiten stoßen. Es ist notwendig, eine Lösung zu finden. Sie

kann nur gefunden werden in dem Einsatz deutscher Schiffer in diesem Stromgebiet. Mag auch in Unkenntnis der Verhältnisse, in der Anhänglichkeit an dem bisherigen Tätigkeitsbereich und in der Beharrlichkeit ein hemmendes Moment erblickt werden, die überaus günstigen Aussichten auf eine große Entwicklung des Verkehrswesens im Ostraum dürften doch den Anreiz bieten, an dieser deutschen Aufgabe in diesem Verkehrszweig mitzuwirken. Eine große Anzahl Fahrzeuge kann nach Klärung der Volkstumsfragen deutschen Binnenschiffern zugeführt werden.

Die Besatzungsfrage begegnet gleichen Schwierigkeiten; sie ist gleichzeitig und vornehmlich eine Nachwuchsfrage. Aus dem bestehenden Kontingent wird nur ein geringer Teil als Nachwuchs in Frage kommen, so heißt es, neuen Nachwuchs heranzuführen. Bei der soeben dargelegten und erforderlichen Überleitung deutscher Partikulierschiffer ins Weichselgebiet wird naturgemäß ein gewisser Nachwuchs mit herübergezogen werden. Der Bedarf wird aber erheblich größer sein. So ersteht das Erfordernis, für den weiteren Zuwachs Sorge zu tragen. Hier wird eine umfangreiche Werbung den Weg bereiten. Dringend notwendig wird aber die Errichtung von Binnenschiffahrtsschulen innerhalb des Weichselgebietes sein. Diese allein sind in der Lage, die heranwachsende deutsche Jugend in diesen Gebieten zu erfassen, heranzubilden und auf ihre deutschen Zukunftsaufgaben vorzubereiten.

Neben der Schiffahrt an sich gilt es aber, dem Aufbau der mittelbar zusammenhängenden Gewerbezweige die erforderliche Beachtung und Förderung angedeihen zu lassen. Auf die Dringlichkeit des Aufbaues von Flußschiffswerften ist bereits hingewiesen worden. Einige Reedereien sind bereits in Bildung begriffen, Spediteure und Umschlagsbetriebe fehlen fast gänzlich. Hier eröffnet sich ein ausgiebiges Feld für deutschen Unternehmergeist und deutsche Schaffenskraft. Die zukünftige Entwicklung wird zeigen, daß alle Arbeit ihre Früchte tragen wird.

Es gilt, ein uraltes deutsches Gebiet wieder zu erobern; die Pioniere deutscher Arbeit müssen sich dessen bewußt sein und mit tatkräftigen Händen zugreifen, um dieses Weichselland in den Schoß der deutschen Mutter zurückzuführen, das ist:

„Ehrendienst am deutschen Volke."

Danzig als Handels- und Wirtschaftsplatz

Von Hafenoberverwaltungsrat Dr. Hermann Thomsen

Der Reichsverkehrsminister Dr. ing. Dorpmüller hat in einem Vortrag vor dem Wirtschaftsrat der Deutschen Akademie Danzig/Gotenhafen als ein verkehrstechnisches Kleinod bezeichnet, das berufen sein wird, im Dienste der deutschen Wirtschaft und der Aufbauarbeit in den Ostprovinzen Deutschlands und darüber hinaus in seiner östlichen Interessensphäre eine hervorragende Rolle zu spielen. Damit ist aus berufenem Munde ein Werturteil gefällt worden, dessen Bedeutung für die zum Reich zurückgekehrte Stadt Danzig nicht hoch genug veranschlagt werden kann. Danzig/Gotenhafen ist eingereiht worden in den Kranz deutscher Ostseehäfen, deren Aufgabe es ist, einer der Hauptverkehrsträger zu sein im Rahmen der deutschen Handelsinteressen im Ostseeraum und darüber hinaus in den Weltmeeren, die von jeher Beziehungen zum Ostseeraum unterhalten haben.

Die Ostsee als großes Wirtschaftszentrum ist nicht erst jetzt wieder stärker in den Vordergrund getreten. Es läßt sich vielmehr feststellen, daß die Verkehrsentwicklung im Ostseeraum schon seit 2 Jahrzehnten eine starke Aufwärtsentwicklung zu verzeichnen hat. Die wichtigsten Ostseehäfen, und zwar Danzig, Gotenhafen, Helsingfors, Kiel, Kopenhagen, Königsberg, Leningrad, Libau, Lübeck, Malmö, Memel, Riga, Stettin, Stockholm und Tallinn (Reval) konnten im Jahre 1912 einen Eingang an Seeschiffen in Höhe von 22,4 Mill. NRT. verzeichnen. Im Jahre 1934 betrug die gleiche Ziffer 34,4 Mill. NRT. und im Jahre 1938 43 Mill. NRT. In der gleichen Zeit hat sich der Warenumschlag in den wichtigsten Ostseehäfen mehr als verdoppelt. Diese interessante Tatsache legt es nahe, eine kurze Rückschau über die Bedeutung des Ostseeraums als Handels- und Schiffahrtsgebiet zu halten.

Noch bis Mitte des 17. Jahrhunderts ist die Ostsee als „Mutter der Kommerzien" bezeichnet worden. Als ein Beleg dafür mag gelten, daß Hamburg im Jahre 1603 erst 40 000 Seelen zählte, während Danzig im Jahre 1625 bereits 75 000 Einwohner hatte, eine Ziffer, die Hamburg erst 127 Jahre später, im Jahre 1752 einholen konnte. Noch bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts hinein konnten die deutschen Ostseehäfen vor den Nordseehäfen eine Vorrangstellung behaupten. Im Durchschnitt der Jahre 1842/43 hatten Hamburg/Bremen an Schiffsraum einen Eingang von 434 000 NRT., Lübeck/Stettin, Danzig/Königsberg dagegen von 570 000 NRT. zu verzeichnen. Im Jahre 1906 dagegen belief sich die Ziffer für Hamburg und Bremen auf 14,5 Mill. und für die genannten deutschen Ostseehäfen auf rund 4 Mill. NRT. Das

Zurückbleiben der Verkehrsentwicklung in der Ostsee gegenüber der allgemeinen Schiffahrts- und Verkehrsentwicklung in Europa war nicht ausschließlich eine natürliche Erscheinung, bedingt durch die Verschiebung des Schwergewichts des Handels auf die Verkehrsstraßen des Atlantischen Ozeans nach den überseeischen Gebieten, sondern hatte auch einige besondere Gründe, die über das natürliche Maß hinaus die Entwicklung des Ostseeverkehrs gehemmt haben:

1. Die kriegerischen Zeiten, die das Ostseegebiet vom 17. Jahrhundert an fast ununterbrochen bis 1815 heimsuchten, vernichteten den Handel und die Seeschiffahrt in der Ostsee teilweise völlig.

2. Die Aufrechterhaltung des Sundzolles bis zum Jahre 1857 — eines Zolles, der den gesamten Ostseeverkehr mit dem Atlantischen Ozean, also dem neuen Weltstraßengebiet, einer Vorbelastung gegenüber den westlichen Häfen unterwarf — hemmte den Wiederaufbau der Ostseereedereien, nachdem die kriegerischen Wirren glücklich beendet waren.

3. Den Vorsprung, den die westlichen Länder auf dem Gebiete der Technik, der Industrie und des Dampfschiffbaues inzwischen errungen hatten, konnten die durch die kriegerischen Jahrhunderte kapitalarm gewordenen Ostseeländer nicht mehr einholen.

4. Gestützt auf solche günstigen Voraussetzungen konnte sich in den westlichen Häfen der atlantische Verkehr bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts derartig fest konzentrieren, daß die Aufnahme einer Konkurrenz zwischen den Ostsee- und Nordseehäfen im atlantischen Verkehr und darüber hinaus in der östlichen Nordsee eine Unmöglichkeit wurde.

In der Danziger Wirtschaftsgeschichte spiegelt sich diese Entwicklung in vollem Umfange wider. War doch von jeher die Entwicklung Danzigs als Handels- und Schiffahrtsstadt ausschlaggebend für die wirtschaftliche Entwicklung Danzigs im allgemeinen. Der Danziger Hafen mit seiner wechselvollen Verkehrsentwicklung ist von Anbeginn an auch das wirtschaftliche und politische Schicksal Danzigs gewesen. Die Stadt ist nicht zufällig an der Stelle entstanden, an der sie heute noch liegt. Bis in die Anfänge des Mittelalters hinein gab es im Ostraum Europas keine leistungsfähigen Landstraßen, so daß der Personen- und Güterverkehr auf den Seeweg und auf die Schiffbarkeit vorhandener Flüsse angewiesen war. Das Mündungsdelta der Weichsel mußte unter diesen Umständen eine ebenso große verkehrs- wie militärpolitische strategische Bedeutung erhalten, verbindet doch die Weichsel die Ostsee nach Süden bis zu den Karpaten und erschließt sie doch durch ihre Nebenflüsse — und in späterer Zeit auch durch Kanäle — ein weites Hinterland nach Osten und Westen.

Wegen der Gefahr, die eine Stadtgründung unmittelbar an den Ufern des unregulierten Weichselstroms bedeutet hätte, erstand die Stadt Danzig und der Hafen Danzig einige Kilometer von der Mündung der Weichsel entfernt an den ruhigen Gewässern der Mottlau, unweit ihrer Vereinigung mit der Weichsel.

Von hier aus beherrschte Danzig das Verkehrs- und Wirtschaftszentrum, das durch die Schiffbarkeit der Weichsel und der Nebenflüsse in beträchtlicher Reichweite sichergestellt war. Da an der Weichsel die germanisch-deutschen und die slawisch überwiegend polnischen Einflüsse sich begegneten und von See her alle seefahrenden Nationen der damaligen Zeit ihr Interesse an dem Verkehrsknotenpunkt Danzig geltend machten, so konnte es nicht ausbleiben, daß sich Danzig von seiner Gründungszeit an im Mittelpunkt sich kreuzender wirtschaftlicher und politischer Interessen verschiedener Mächte befand.

In fast allen Jahrhunderten klingt der Name Danzigs auf in Verbindung mit politischen und militärischen Auseinandersetzungen im Ostseegebiet und im Weichselland. Für Danzig galt es in dieser Zeit, seine wirtschaftliche und politische Selbständigkeit als Schlüsselstellung eines ausgedehnten Verkehrs- und Wirtschaftszentrums sich zu erhalten. Von der Blütezeit, die Danzig erleben konnte, zeugen noch heute seine herrlichen Baudenkmäler. Je erfolgreicher sich der Danziger Handel entwickelte, um so erstrebenswerter erschien auch sein Besitz allen den Mächten, die im Ostseeraum und im Weichselland wirtschaftliche und politische Interessen wahrzunehmen hatten. Die politischen und militärischen Verwicklungen, in die sich Danzig hineingezogen sah, nahmen daher einen immer ernsteren Charakter an. Die kriegerischen Verwicklungen mit Schweden in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts und zu Beginn des 18. Jahrhunderts, der Kampf um die polnische Krone und die anschließenden polnischen Wirren, Kämpfe, in die Schweden, Rußland, Preußen, Polen, Sachsen und sogar französische Truppen bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts verwickelt waren, setzten der Blütezeit Danzigs ein Ende. Diese Zeit brachte den eindeutigen Beweis, daß es für ein Stadtgebilde allein nicht mehr möglich war, eine so verkehrspolitisch wichtige Schlüsselstellung im Mündungsgebiet eines großen Stromnetzes aus eigener Kraft zu behaupten.

Für Danzig als eine deutsche Stadtgründung gab es nur eine Möglichkeit, den Anschluß an Preußen, der im Jahre 1793 vollzogen wurde. In den Jahren 1806 und 1813 mußte Danzig neue schwere Schicksalsschläge hinnehmen, die seinen Wohlstand fast völlig vernichteten. Die Einwohnerzahl Danzigs, die bereits im Jahre 1793 auf 37 000 zurückgegangen war, hatte sich weiter vermindert, ein völlig verarmtes und infolge der schweren Belagerungen teilweise zerstörtes Danzig kehrte im Jahre 1814 zu Preußen zurück. Danzig war völlig verschuldet und hatte noch bis zum Jahre 1904 an den durch die napoleonischen Kriegskontributionen verschuldeten Lasten zu tragen. Nur langsam konnte Danzig seinen Schiffahrts- und Handelsverkehr wieder neu aufbauen. Im Jahre 1874 zählte Danzig erst 89 000 Einwohner, also nur 14 000 mehr als im Jahre 1625. Bei der letzten Berufszählung im Jahre 1910 wurde eine Bevölkerung von rd. 170 000 Seelen nachgewiesen, eine Ziffer, die davon zeugt, daß es Danzig möglich war, an dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufstieg Deutschlands teilzunehmen.

Der Träger des Schiffahrtsverkehrs in Danzig war weniger, wie das in vielen anderen Häfen der Fall ist, die Spedition, als der Handel. Dies war

eine natürliche Folge der geschichtlichen Entwicklung. Die Weichsel als Haupthinterlandsstraße Danzigs im Mittelalter konnte nur vom Frühjahr bis zum Herbst für den Güterverkehr benutzt werden. Diese Tatsache gab den ersten Anstoß, Danzig zu einem Stapelplatz von Gütern zu machen, dessen Aufgabe es war, Güter aufzuspeichern, um sie dann je nach den Verkehrsmöglichkeiten im Hinterlande abzusetzen. Daraus entwickelte sich das Stapelrecht, das Danzig im Laufe seiner Geschichte wiederholt mit der Waffe in der Hand verteidigt hat. Die Spuren dieser Entwicklung sind noch heute im Danziger Hafen zu erkennen. Danzig ist noch heute, auch wenn der zivile Sektor Gotenhafens nicht in Betracht gezogen wird, der größte deutsche Ostseehafen für das Aufstapeln von Gütern aller Art.

Durch den Vertrag von Versailles wurde Danzig gegen seinen Willen das Opfer politischer und wirtschaftlicher Vergewaltigung. Die Proklamierung Danzigs zu einem Freistaat innerhalb des polnischen Zollsystems erfolgte unter einer Fülle verheißungsvoller Versprechungen. Danzig sollte der einzige Zugang des wiedererstandenen Polens zum Meere sein und sich auf Grund der erwarteten wirtschaftlichen Entwicklung Polens zu einem Welthafen entwickeln. Eine solche Zielsetzung lag aber keineswegs im Sinne der polnischen Politik. Polen verfolgte in Danzig überwiegend politische Ziele und bediente sich zu diesem Zweck als stärkstem Druckmittel des Ausbaus des Fischereihafens Gdingen zu einem Großhafen. In Danzig selbst waren den Polen weitgehende Rechte eingeräumt an dem Hafen, der Eisenbahn und dem Postwesen. Danzig mußte es hinnehmen, der Einfuhrhafen für polnisches Kriegsmaterial und polnische Munitionstransporte zu werden. Gleichzeitig unternahm Polen die größten Anstrengungen, um die Danziger Hafenwirtschaft in die Hand polnischer Firmen zu legen. Zwar konnte der Danziger Hafenverkehr

von	rd. 2,4	Mill.	t	im Jahre	1912
auf	6,3	„	t	„ „	1926
auf	7,9	„	t	„ „	1927
auf	8,6	„	t	„ „	1928

ansteigen. An dieser Entwicklung hatten jedoch nur 4 Gütergruppen entscheidenden Anteil, und zwar Kohle und Holz in der Ausfuhr und Hüttenrohstoffe und Düngemittel bei der Einfuhr. Auf diese Gütergruppen entfielen im Jahre

1926	von	6,3	Mill. t	5,1	Mill. t
1927	„	7,9	„ t	6,44	„ t
1928	„	8,62	„ t	7,4	„ t

Aus diesen Ziffern ergibt sich, daß der gesamte übrige Verkehr, insbesondere der mit hochwertigen Gütern, sich in Grenzen bewegte, die weit hinter den Verkehrsziffern vor 1914 zurückblieben. Die aufgeführten 4 Gütergruppen gingen aber teilweise ausschließlich, teils überwiegend nur in Spedition über Danzig. Dabei konnte es den Polen nicht schwer fallen, durch Ausübung eines entsprechenden Druckes dafür zu sorgen, daß die Spedition mehr und mehr in die

Hände polnischer Firmen gelegt wurde. Danzig wurde so nicht nur zu einem schlecht bezahlten Pförtner Polens, sondern es konnte auch diese Rolle nicht einmal behaupten, sondern mußte sie mit polnischen Firmen teilen.

Danzigs Wirtschaftslage mußte sich unter diesen Umständen ständig verschlechtern, obwohl nach außen hin die gestiegenen Hafenziffern eine neue Blüte des Danziger Hafens vortäuschten. Die ständige Konkurrenz Gdingens führte außerdem bald dazu, daß Danzig den im Jahre 1928 erreichten Verkehrsbesitzstand von 8,62 Mill. t nicht mehr halten konnte. Die Verkehrsziffern in Gdingen stiegen, während sie gleichzeitig in Danzig sanken. Im Jahre 1933 war der Verkehr in Danzig auf 5,15 Mill. t zurückgefallen. Zu dieser Zeit wurden von einer Gesamtbevölkerung des Freistaats von 410 000 Köpfen rd. 41 000 Arbeitslose gemeldet, d. h. 10 % der Gesamtbevölkerung. Nebenher vollzog sich unaufhaltsam eine Verschlechterung der Lage Danzigs auf dem Gebiet der Landwirtschaft und der Industrie, die sich einem ständigen Druck der polnischen Wirtschaft ausgesetzt sahen.

Polen begnügte sich nicht mit dem natürlichen Druck, der dadurch ausgeübt wurde, daß die polnische Industrie und Landwirtschaft auf Grund des niedrigeren Lebensstandards des polnischen Volkes niedrigere Löhne zu zahlen vermochten und infolgedessen die Danziger Preise unterbieten konnten, sondern es wandte darüber hinaus das Mittel des Boykotts an, um Danziger Erzeugnissen den polnischen Markt zu verschließen. Die seit dem Jahre 1933 einsetzenden Bemühungen, durch Abschluß neuer Hafen- und Wirtschaftsvereinbarungen mit Polen die Danziger Wirtschaft auf eine gesicherte Grundlage zu stellen, scheiterten in der Praxis, obgleich Danzig das große Opfer gebracht hatte, seinen in Genf anhängig gemachten Rechtsstreit um die volle Ausnutzung des Danziger Hafens und um völlige Gleichstellung mit Gdingen zurückzustellen. Polen wußte sich seinen Verpflichtungen zu entziehen durch Anwendung von Druckmitteln und Begünstigungen, die den Zweck verfolgten, trotz allen Zusagen Gdingen eine Vorrangstellung einzuräumen. Danzig/Gotenhafen waren im Laufe der Jahre von verschiedenen Schiffahrtskonferenzen als Basishäfen anerkannt worden. Das bedeutete praktisch, daß zu den Frachtraten kein Zuschlag zugerechnet werden durfte, wie dies für Zubringerhäfen oder entlegene Häfen der Fall ist. Beide Häfen waren von folgenden Konferenzen als Basishäfen anerkannt:

in der Ausfuhr:

1. von der Konferenz des Fernen Ostens,
2. von der Konferenz des Nordatlantik für die Häfen zwischen Boston und Norfolk,
3. von der Australischen Konferenz,
4. von der Konferenz von Mittelamerika für die Häfen der atlantischen Küste, Columbia, Panama, Spanisch-Honduras mit Ausnahme von Amapala,
5. von der Konferenz für die Nordhäfen im Golf von Mexiko;

in der Einfuhr:

1. von der Konferenz für den Golf von Mexiko,
2. von der Nordatlantik-Konferenz.

Danzig und der zivile Sektor Gotenhafens verfügen heute noch über ausreichende Hafenanlagen, die in der Lage sind, den Schiffsverkehr in dem vom 1. September 1939 erreichten Umfange wieder aufzunehmen. Muß doch in Betracht gezogen werden, daß der Danziger Hafen nicht im entferntesten seiner Leistungsfähigkeit entsprechend ausgenutzt worden ist und erst vor kurzer Zeit eine weitere großzügige Vertiefung seiner Kaianlagen durchgeführt hat oder durchzuführen im Begriff ist. So ist im Hafenkanal eine Kaistrecke von 200 m von 4,5 auf 8 m Wassertiefe unmittelbar am Ufer vertieft worden, während im Freibezirk auf der Südseite 560 m Kai von einer Tiefe von 4,5 m auf 10 m unmittelbar am Ufer gebracht werden. Dort ist auch eine Drehstelle geschaffen worden, die größten Schiffen eine bequeme Wendemöglichkeit bietet. Die Tatsache, daß große Hafenteile Gotenhafens von der Marine in Anspruch genommen werden, ändert nichts an der eindeutigen Feststellung, daß der Hafen Danzig/Gotenhafen bei weitem die leistungsfähigste Hafeneinheit darstellt, die es im Ostseeraum überhaupt gibt.

Der zivile Hafensektor Gotenhafens und der Danziger Hafen bilden ein Hafengebiet, das sowohl für den direkten Umschlag als auch für den Umschlag über Lager allen Ostseehäfen überlegen bleibt. Sowohl für minderwertige Massengüter wie Kohle, Koks, Hüttenrohstoffe, Phosphate und Düngemittel als auch für Getreide, Holz, Mineralöle, Sack-, Faß- und Stückgüter stehen technisch modernste Hafenanlagen jederzeit einsatzbereit zur Verfügung, die allen Anforderungen eines schnellen Güterumschlags gerecht zu werden vermögen. Bei diesen Angaben sind der Getreidespeicher, die Ölmühle, die Reisschälanlage, das Kühlhaus, der Fischereihafen mit den dazugehörigen Schuppen und die Marineanlagen einschließlich der Tanks und des größten Teils der Stückgutkräne in Gotenhafen nicht mit berücksichtigt. Die Wassertiefe beider Häfen beträgt bis zu 10 m am Kai und bis zu 11 m in der Fahrrinne. Sie sind daher für den Verkehr größter Schiffseinheiten ausreichend und das in einem Umfange, wie er bei anderen Ostseehäfen nicht verzeichnet werden kann. Moderne leistungsfähige Hafenanlagen, ein ausgebautes Schiffahrtsliniennetz, leistungsfähige Eisenbahnen, Binnenschiffahrtsverbindungen, Autostraßen für den Güterfernverkehr üben zusammen mit einer in allen Speditionsgeschäften erfahrenen, tüchtigen und durch einen entsprechenden Bankapparat mit den notwendigen finanziellen Mitteln ausgestatteten Kaufmannschaft eine Anziehungskraft aus, die über die geographischen Gegebenheiten hinausgreift.

In Bezug auf den Überseeverkehr hat sich diese Erfahrungstatsache im Bereich der deutschen Nordsee zugunsten Hamburgs ausgewirkt, im Ostseeraum muß sie sich zugunsten Danzig/Gotenhafens auswirken. Sobald die allgemeinen Verhältnisse es zulassen werden, wird das Bestehen einer Hafengemeinschaft Danzig/Gotenhafen von so großem Leistungsvermögen auf betriebstech-

nischem und kaufmännischem Gebiet sich als eine aus sich heraus wirkende Kraft erweisen, die den Aufbau eines großen Hafenverkehrs in Danzig/Gotenhafen sicherstellen wird. Die Leistungsfähigkeit Danzig/Gotenhafens läßt sich auf 25—30 Mill. t jährlich berechnen. Die Investitionen, die seit dem Jahre 1920 bis zum Jahre 1939 in Danzig/Gotenhafen und in den Eisenbahnverbindungen von und nach dem Danziger Hinterland erfolgt sind, lassen sich auf 1 Milliarde RM. schätzen.

Diese Tatsache erklärt das große Leistungsvermögen, das die Leistungsfähigkeit des Danziger Hafens vom Jahre 1914 um ein zehnfaches übersteigt und damit Danzig/Gotenhafen den ersten Platz unter allen Ostseehäfen gesichert hat. Danzig/Gotenhafen wird in Gemeinschaftsarbeit mit der gesamten in der Hafenwirtschaft tätigen Kaufmannswelt die in den früheren Jahren entwickelten Verkehrsbeziehungen wieder aufnehmen, weiter pflegen und ausbauen.

Damit wird auch für die dem Reich angeschlossenen Ostprovinzen und hinzugefügten Ostgebiete wichtige praktische politische Arbeit geleistet. Die in Angriff genommene Deutschtumsarbeit erfordert eine gesunde, kräftige wirtschaftliche Durchdringung, damit der Ostraum unlösbar mit dem Altreich verbunden wird. Diese wirtschaftliche Durchdringung darf nicht beschränkt werden auf das Gebiet der Landwirtschaft und der Industrie. Der Verkehrsstrom, der aus den vielfältigen Handelsbeziehungen in dem weitausgedehnten Hinterland entwickelt werden muß, verbindet mit vielen Kanälen das Wirtschaftsleben der berührten Gebiete mit Danzig/Gotenhafen und gibt damit einer großen Zahl gewerblicher und industrieller Unternehmungen gute Entwicklungsmöglichkeiten. Fast jeder Wirtschaftszweig im Bereich dieses Verkehrsstromes ist in der Lage, Anteil zu nehmen an der befruchtenden Wirkung der das ganze Hinterlandgebiet durchlaufenden Verkehrsentwicklung. Ein ausgedehntes Eisenbahnnetz steht dieser Zielsetzung zur Verfügung.

Die geplante Weichselregulierung und ihr Ausbau zu einer Hauptader eines leistungsfähigen Binnenschiffahrtsnetzes wird die Vielgestaltigkeit des Danziger Hafenverkehrs noch erhöhen. Das Binnenschiffahrtsnetz ist ausbaufähig nach Westen, Süden und Osten. Danzig wird damit leistungsfähige Verbindungen erhalten im Westen bis zur Oder, im Süden bis nach Krakau und im Osten und Südosten bis zu dem im Ausbau befindlichen russischen Wasserstraßennetz, das bis zum Schwarzen Meer hinunterführt. Das Ziel ist, für das gesamte Binnenwasserstraßennetz eine Verkehrsmöglichkeit von 600- bis 1000-t-Kähnen zu erreichen.

Eisenbahn und Binnenschiffahrtsnetz werden eine natürliche Ergänzung erfahren durch die Autostraßenplanungen, die ihre Verwirklichung finden werden, sobald dies nur möglich sein wird. Aus der Leistungsfähigkeit aller dieser Verkehrsverbindungen, den Hafenumschlagsanlagen und der dort tätigen Kaufmannschaft mit ihren Handelsbeziehungen und Kapitalverflechtungen ergeben sich so viele Einflüsse, daß von einer starren Hinterlandsabgrenzung des Danziger Hafens nicht gesprochen werden kann. Es kann jedoch soviel

festgestellt werden, daß im Westen die Danziger Hinterlandsgrenze sich ungefähr mit der Grenze des Gaues Danzig-Westpreußen deckt, in das Gebiet des Warthegaues übergeht, um dann die Industriereviere in Schlesien, Mähren und dem Olsagebiet mit Danzig zu verbinden, Teile der Slowakei und Ungarn zu durchdringen und Rumänien mit einzuschließen.

Im Osten ist die Entwicklung der Hinterlandsgrenze Danzigs von der weiteren russischen Wirtschafts- und Verkehrspolitik in starkem Maße abhängig; sobald aber der russische Außenhandel stärkere Umsätze in der Süd-Nordrichtung zu verzeichnen haben wird, dürfte sich das große Leistungsvermögen Danzig/Gotenhafen als eine starke Anziehungskraft auswirken. Alte Handels- und Verkehrsbeziehungen Danzigs aus dieser Zeit vor 1914 werden dabei eine Rolle spielen. Im Zentrum des Danziger Hinterlandsgebiets liegt das Generalgouvernement, während im Nordosten die Grenze des Gaues Danzig-Westpreußen zur Einflußsphäre des Danziger Hafens gehört.

Bis zum 1. September 1939 kam dem westlichen und südwestlichen Hinterland Danzigs bei weitem die größte Bedeutung zu. Der Anteil dieses Gebietes an dem gesamten Verkehr Danzig/Gotenhafen bezifferte sich auf etwa 85 %. Innerhalb dieses Gebietes spielten die Hauptrolle die großen Industriereviere in Schlesien, Dombrowa, Mähren und Olsagebiet. Für sie war Danzig/Gotenhafen der wichtigste Ein- und Ausfuhrhafen, und zwar für Kohle, Koks und Hüttenhalbfabrikate bei der Ausfuhr und Erze und Schrott bei der Einfuhr. Diese Verkehrsbeziehungen hatten einen Umfang von jährlich bis zu 12 Mill. t. Mit großen Transportmengen traten ferner hervor die Getreide- und Mehlausfuhr, die Zuckerausfuhr, die Ausfuhr von Düngesalzen und von tierischen landwirtschaftlichen Produkten und bei der Einfuhr künstliche Düngemittel, Salzheringe, Maschinen aller Art, Kolonialwaren und Textilrohstoffe. Das gesamte Verkehrsaufkommen läßt sich auf ca. 14 Mill. t schätzen. Für die Industriereviere und die Landwirtschaft in diesen produktionsstarken Gebieten bedeutet die große Leistungsfähigkeit Danzig/Gotenhafens geradezu eine Lebensnotwendigkeit. Es kann daher nicht Wunder nehmen, daß die Wiederbelebung dieser Verkehrsbeziehungen bereits im Frühjahr dieses Jahres in starkem Umfange eingesetzt hat. Damit ist eine gesicherte Grundlage für den Wiederaufbau des Danzig/Gotenhafener Hafenverkehrs geschaffen.

Im äußersten Südwesten des Danziger Hinterlandes war die Slowakei von Bedeutung durch ihren Holzexport über Danzig. Mit Ungarn bestand ein Verkehr mit Erzen, Roheisen, Kolonialwaren, Erdfarben, Fischtran, Gummi und Sammelgütern beim Import und Eisen und Stahl sowie Erzeugnissen daraus, Wolle, Zement, Agrarprodukten und Ölkuchen beim Export. Besonders lebhaft waren die Verkehrsbeziehungen zu Rumänien. Hier stand die sehr günstige Eisenbahnverbindung über Czernowitz—Lemberg zur Verfügung. Im Jahre 1936 konnte der Rekordumsatz von 175 000 t erreicht werden. In der Exportrichtung kamen nach Danzig und Gotenhafen Holz, Ölkuchen, Melasse, Hülsenfrüchte, pflanzliche Öle und Fette, während über Danzig nach Rumänien eingeführt

wurden: Salzheringe, Textilerzeugnisse, Gummi und Kautschukerzeugnisse, Maschinen und Stückgüter. Für den Rußlandverkehr kommen insbesondere Erzeugnisse der Agrar- und Forstwirtschaft, Textilrohstoffe, Mineralöle und Güter aller Art, u. a. Salzheringe, Kolonialwaren, deutsche Industrieerzeugnisse usw. in Betracht. Das im Zentrum des Danziger Hinterlandsgebietes liegende Generalgouvernement Polen wird mit dem überwiegenden Teil seiner Ein- und Ausfuhrinteressen sich des Hafens Danzig/Gotenhafen bedienen. Dabei wird es sich in der Ausfuhrrichtung insbesondere um Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft handeln und in der Einfuhrrichtung um Düngemittel, Salzheringe, Kolonialwaren, Industrie- und Kaufmannsgüter aller Art.

Auf der Grundlage der großen Leistungsfähigkeit seiner Hafenanlagen zeichnet sich so für Danzig/Gotenhafen die Möglichkeit zum Wiederaufbau eines großen Hafenverkehrs ab, der nach Umfang und Vielseitigkeit des Güteraufkommens und der Verkehrsarten den Hafenverkehr Danzig/Gotenhafen vom Jahre 1938 noch übertreffen kann. Daß die sich bietenden Möglichkeiten genutzt werden, dafür bürgt der Leistungswille der Danziger Kaufmannschaft, der in den vergangenen schweren Jahrzehnten so viele Beweise seiner Lebenskraft gegeben hat.

Danzig/Gotenhafen stehen jetzt im Zeichen des Wiederaufbaues der gesamten Hafenwirtschaft. Durch den Feldzug in Polen und die Neuordnung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse in dem großen Gebiet zwischen der alten deutschen Reichsgrenze und Rußland bedürfen eine große Zahl von Fragen technischer und betrieblicher Art einer neuen Regelung, bevor sich die Wirtschaftsbeziehungen in ihrer Auswirkung auf die Ein- und Ausfuhr Danzig/Gotenhafens übersehen lassen und praktisch zur Auswirkung kommen können.

Das wichtigste Erfordernis ist die Beendigung der fast vollendeten Instandsetzung der Eisenbahnlinien, die Danzig/Gotenhafen weit hinunter mit den südlichsten Teilen seines geographischen Hinterlandes, mit Ost-Ungarn, der Slowakei und Rumänien — teilweise über russisches Staatsgebiet — verbinden. Es wird sich anschließen der Ausbau der Weichsel zu einer Hauptverkehrsader, und zwar in Verbindung mit einem gleichzeitigen Ausbau des Binnenschiffahrtsnetzes nach Westen, Süden und Osten. Danzig wird damit im Lauf der Jahre leistungsfähige Wasserstraßenverbindungen erhalten, im Westen bis zur Oder, im Süden bis nach Krakau, im Osten und Südosten bis zu dem im Ausbau befindlichen russischen Wasserstraßennetz, das Danzig im Nordosten mit dem Weißen Meer und im Südosten mit dem Schwarzen Meer verbindet. Von hervorragender Bedeutung für den Güter-Schnellverkehr sind die großzügigen Autostraßenplanungen.

Alle diese Verkehrsverbindungen werden, gestützt auf die große Leistungsfähigkeit der Hafenanlagen, Danzig/Gotenhafen eine große Zukunft sichern. In Gemeinschaftsarbeit mit der gesamten in der Hafenwirtschaft tätigen Kaufmannschaft werden die in früheren Jahren entwickelten Verkehrsbeziehungen wieder aufgenommen und fortentwickelt werden. Mit dieser Arbeit wird gleichzeitig der deutschen Ostraumpolitik wertvolle Unterstützung zuteil.

Die in Angriff genommene Deutschtumsarbeit, die das Ziel verfolgt, den Ostraum unlösbar bevölkerungspolitisch und wirtschaftlich mit dem Altreich zu verbinden, erfordert eine kräftige wirtschaftliche Durchdringung, die nicht allein beschränkt sein darf auf den Sektor von Landwirtschaft und Industrie. Die Verkehrswirtschaft ist für die wirtschaftliche Erschließung eines Landes von ganz grundlegender Bedeutung. Die Verkehrsbeziehungen von und nach dem Ostraum über Danzig stellen einen wirtschaftlich belebenden Faktor dar, der fast allen Wirtschaftskreisen zugute kommt.

Mit Danzig/Gotenhafen ist dem Reich ein Verkehrsinstrument zugeführt worden, das in den starken Händen des Reiches dazu berufen ist, bei der Aufbauarbeit in den östlichen Gebieten Deutschlands und im Generalgouvernement eine hervorragende Rolle zu spielen. Danzig/Gotenhafen ist zu vollem Einsatz bereit und gerüstet. Die Verkehrsbeziehungen, die Danzig mit seinem Hinterland unterhalten hat, sind sehr vielseitig und ausgedehnt.

Es gilt, der deutschen Flagge in der Ostseeschiffahrt den ihr gebührenden Anteil zu sichern, und zwar nicht nur im Küstenverkehr, sondern darüber hinaus im Verkehr mit den großen Wirtschaftszentren der Welt. Mit Danzig/Gotenhafen verfügt das Großdeutsche Reich über den leistungsfähigsten Hafen der Ostsee, der dazu berufen sein wird, den Aufbau von überseeischen Linien und damit die Übernahme der Führung in der transatlantischen Ostseeschiffahrt zu erleichtern.